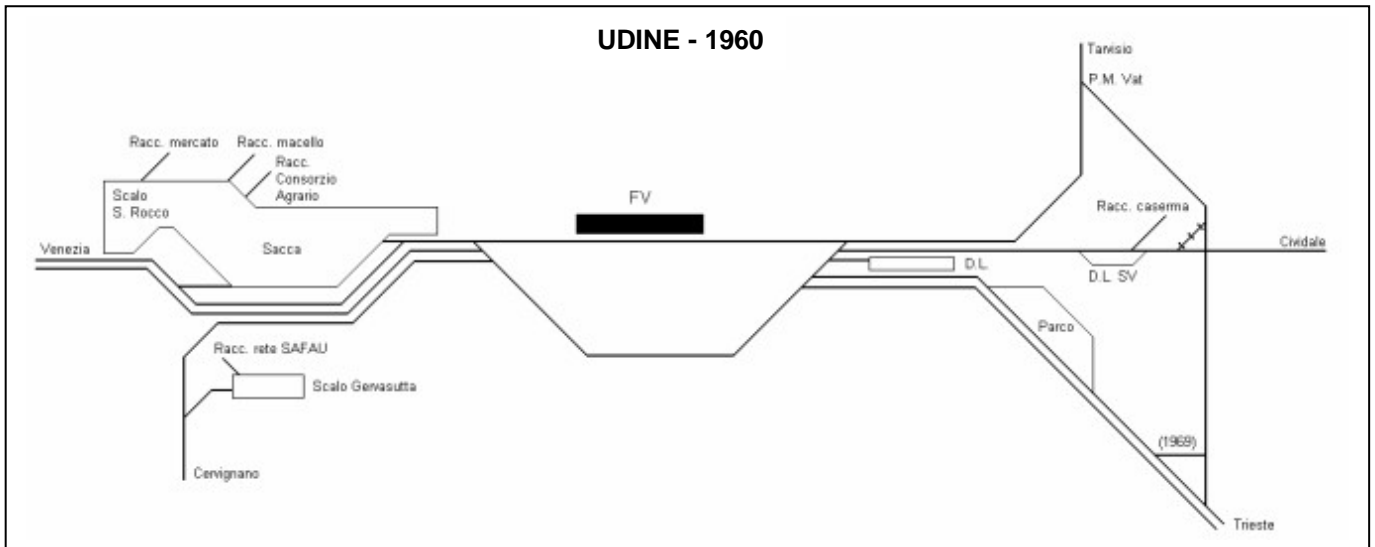
notiziario della SAT DLF Udine

Numero 19 Anno 5 (4) Dicembre 2000

140 anni di binari a Udine

4ª ed ultima parte 1960 - 2000

Siamo così giunti agli anni '60, la linea per Venezia viene elettrificata, il treno inaugurale giunge a Udine con un E 428 di Iª serie. Era il 2 ottobre 1960. In quegli anni viene costruito il Posto di Movimento Vat e la linea di Cividale da l'addio alle sue belle vaporiere sostituite da delle meno romantiche ma più confortevoli e veloci automotrici della serie AD 700 con numerazione 800 e da un locomotore DE 424.
In stazione ove c'era il passaggio a livello soppresso nel 1926 con la costruzione del cavalcavia viene costruito un sottopassaggio sia automobilistico sia pedonale. Nella seconda metà degli anni '70 viene installato l'A.C.E.I. (attivato il 15 maggio 1977) e poco dopo vengono disabilitate le due cabine scambi con comando a leve lato Tarvisio e lato Venezia. Nello stesso periodo scompaiono dal piazzale della stazione i rifornitori d'acqua per le locomotive e i caratteristici segnali ad ala che tanto facevano "Old Time".
In quel periodo nasce il "Romulus" Wien-Roma, a quell'epoca classificato espresso, e la "Freccia della laguna", poi Marco Polo con le allora nuove ALe 601. Il primo ha fatto "carriera" ed è diventato Eurocity.
Ma permettetemi di aprire una piccola parentesi sui miei ricordi personali per citare il "Gondoliere" di quegli anni che spesso era composto da 18 vetture, ma arrivava anche a 22, e aveva carrozze italiane, austriache, tedesche, oltre che una Russa e vetture C.I.W.L.; si potevano vedere in composizione anche perle rare come le carrozze del Treno Azzurro. Alla trazione c'era un E.646 ancora nei colori grigio perla e verde magnolia, con in spinta in coda già da Udine una E. 636. Ora invece è uno striminzito convoglio di poche carrozze tra italiane e austriache..... Che tristezza.
Ed ecco ora entrare sulla scena della nostra storia un anno che ebbe grande importanza per il Friuli: il 1976, che per le nostre popolazioni significa l'Orcolat, il terremoto.
Oltre il migliaio di vittime e gli ingenti danni di metà Friuli sinistrato, si ebbero a lamentare anche gravi danneggiamenti alle vie di comunicazione, ferrovie comprese. Gli impianti della città non subirono danni significativi, però per un po' di tempo una parte dello scalo Sacca fu utilizzata quale parcheggio delle carrozze messe a disposizione della gente che aveva avuto la casa lesionata e di coloro - tanti - che non si fidavano di rientrare nelle proprie abitazioni per il timore di nuove e violente scosse, questo soprattutto di notte.
In quel periodo arrivano a Udine anche i D 345; questo segna l'addio al vapore. Verso il 1981 avverranno gli ultimi movimenti - soprattutto con le 880 - poi a far sgranchire le bielle alle poche superstiti saranno solo dei rari (purtroppo) treni speciali.
Nel 1981 si verifica un altro avvenimento importante: dopo 95 anni la sigla S.V. scompare dal panorama ferroviario udinese e regionale, al suo posto nascono le F.N.E. - Ferrovie del Nord-Est -.
Nel novembre del 1982 un altro fatto importante, anzi fondamentale: nasce la Sezione Appassionati Trasporti del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Scusate per l'attimo di megalomania e torniamo ad occuparci della storia ferroviaria udinese.
Nel 1984 arrivano sulla Udine -Cividale le nuove automotrici: la AD 901 e la rimorchiata Bp 372 simili alle ALn 663 FS, dando cosi la possibilità di vedere queste automotrici che con i colori FS non si sono ancora viste in zona.
Nel 1986 le F.N.E. passano sotto gestione commissariale governativa ed assumono la sigla F.U.C. - Ferrovia Udine Cividale -.
All'inizio dell'estate del 1988 viene attivata l'elettrificazione della linea per Palmanova-Cervignano.
Ed eccoci così giunti agli anni '90 e proprio nel 1990 la stazione subì un notevole lavoro di maquillage, essendo Udine una delle sedi dei mondiali di calcio.
Dal dicembre 1991 la SAT è presente in stazione, dapprima su un tronchino lato Venezia, poi dal febbraio '99 su un tronchino del piazzale esterno, con una carrozza che funge da luogo d'incontro.
Con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1995, termina il servizio uno dei convogli più prestigiosi che

L'inaugurazione della trazione elettrica sulla Udine-Venezia (arch. DLF)

toccavano Udine: il “Marco Polo”. E a proposito di convogli prestigiosi non si può tacere di 3 di essi che proprio in quel periodo sono passati per la nostra stazione: il V.S.O.E. (Venice Simplon Orient Express), il Talgo e il VT 601 ex TEE. Il V.S.O.E. saltuariamente transita ancora per Udine (N.d.R.).

Nello stesso anno viene riaperta la prima tratta della rimodernata circonvallazione P.M. Vat-bivio Pradamano. La linea originale, costruita lo ricordo dai tedeschi, era stata chiusa nel maggio 1994. La nuova tratta è stata costruita tutta in trincea per eliminare i passaggi a livello e l'incrocio a 90° con la linea di Cividale

Il 7 settembre 1996 viene “aperta" al traffico viaggiatori la stazione di bivio Vat per il solo esclusivo uso dei treni dei tifosi (é stata usata pochissime volte!). Nelle intenzioni dovrebbe diventare Udine Nord e servire i pendolari che provengono dal Tarcentino e dalla Carnia... vedremo...!

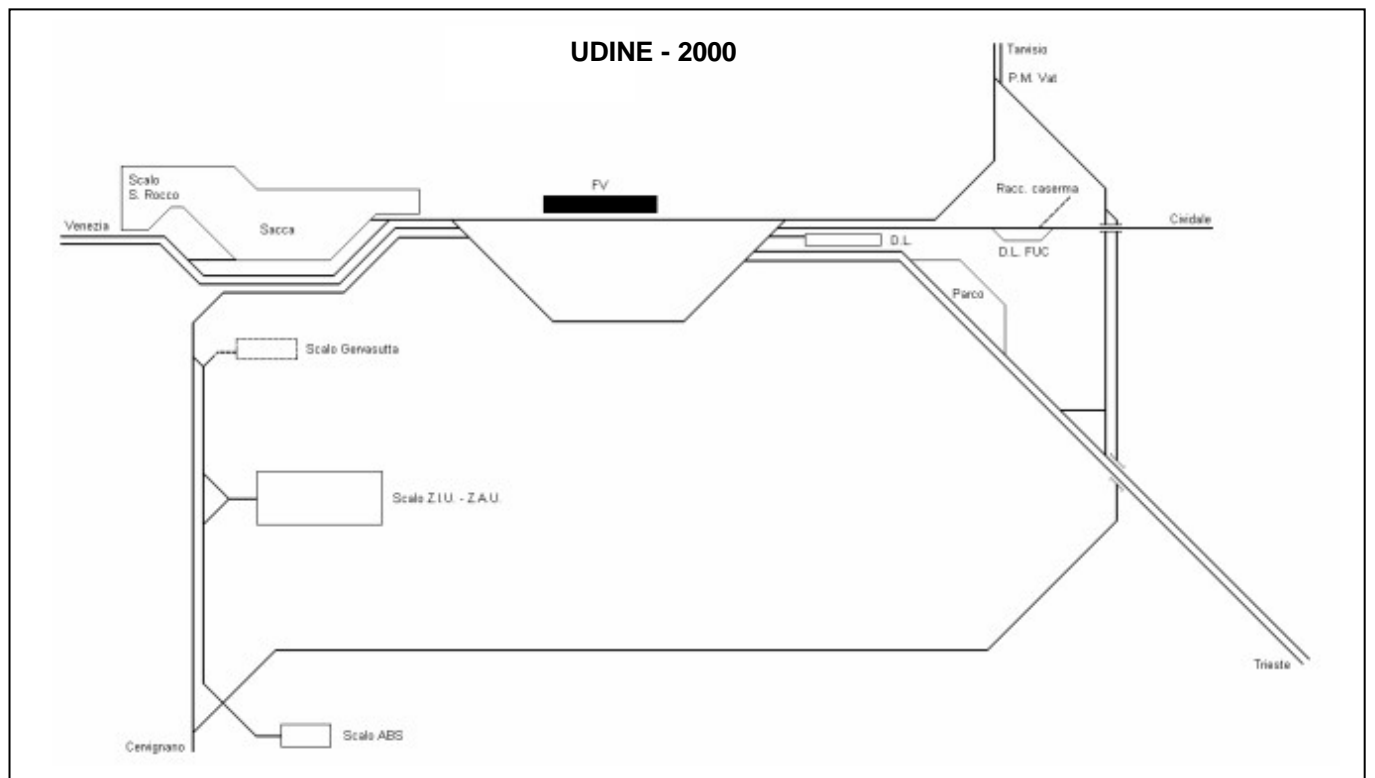
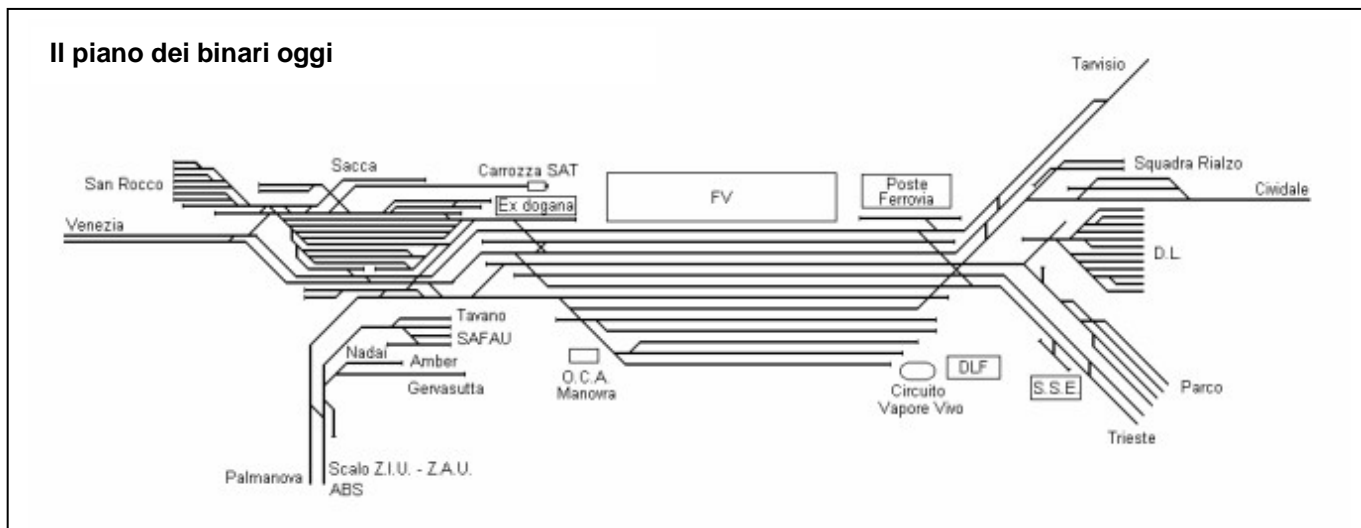
Devo però ricordare che già negli ultimi anni ’60, primi ‘70, era stata usata in questo modo a causa di grossi lavori in stazione.

Il primo gennaio 1997 porta la novità della F.U.C. che passa sotto il controllo F.S.. Il 4 marzo 1997 arriva per la prima volta ad Udine il treno di punta delle nostre ferrovie l'ETR 500.

Nel settembre 1997 viene aperto lo scalo di Cervignano e si iniziano a sentire voci di chiusura degli scali cittadini, specie la Sacca che al momento è usata per lo stazionamento delle composizioni di vetture tra un servizio e l'altro.

Da anni si parla anche di raddoppiare il tratto di linea tra la stazione e bivio Vat, pezzo iniziale della Pontebbana.

Alla fine del 1997, e precisamente il 21 dicembre, viene aperta la seconda parte della circonvallazione con il congiungimento sulla linea di Cervignano e completando così l'opera, che però rimane a binari unico per mancanza di finanziamenti.

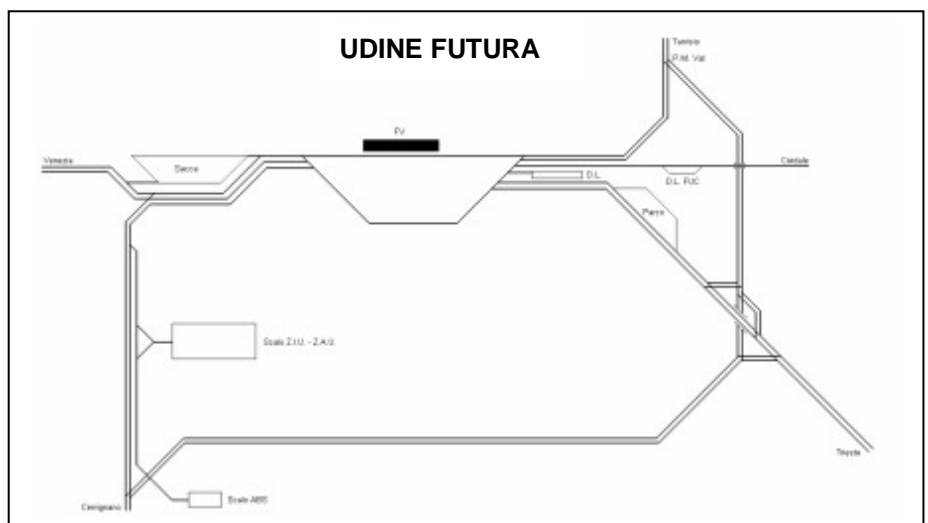
Nell'estate del 1998 nuovi binari sono stati posati a Udine: sono quelli del circuito vapore vivo della SAT.

Alla fine dello stesso anno venne proposta, a scopi elettorali, una monorotaia tra la stazione e la fiera lungo il canale Ledra.
Si sta anche parlando di una metropolitana leggera tra Udine e Tricesimo, ma pare che per il momento dovrebbe essere su gomma (!).
L'inizio del 1999, e precisamente il 19 gennaio con la partenza della 880 051, segna la fine del vapore attivo a Udine.
Siamo oramai ai giorni nostri e la storia diventa cronaca. Il 2000 è passato e le ferrovie, anche se interpellate per una mostra, non si sono ricordate del 140° anniversario della stazione di Udine. Si può solo segnalare la ricoloritura del fabbricato viaggiatori ed il rifacimento del suo tetto.
Con la fine del 2000 ha anche termine la gestione commissariale della FUC; dal 2001 sarà provvisoriamente gestita dalla regione Veneto in attesa che la nostra regione decida la sua sorte: speriamo bene!
Per il futuro si prevedono il raddoppio del tratto Stazione-P.M. Vat, della circonvallazione (con i raccordi definitivi con la linea di Trieste) e della linea per Cervignano.
Finora abbiamo parlato di binari ma poco di quello che li percorre, i treni. In tutti questi anni che macchine hanno fatto servizio a Udine? Durante i periodi bellici erano presenti macchine straniere, come ho già accennato, Ma anche nei periodi di pace il panorama era interessante... Solo in questi ultimi anni si è un po' appiattito.
Vapore. Fare anche solo un elenco delle macchine che hanno prestato servizio ad Udine è quasi impossibile. Le classi sono molte, per fare degli esempi: le 215 - macchine ex Rete Adriatica e Mediterranea; le prime erano state costruite per le ferrovie del Lombardo-Veneto, passando poi alle Ferrovie Alta Italia - o le famose 290 o le poco conosciute 451, di cui le ultime 20 unità erano state costruite proprio per la Pontebbana nel 1890; le 552 o le 600, progenitrici delle 625, le 685, le 691, le 880, le 835 e le 740, oppure quella solitaria 640 degli anni '70, ora al museo di Trieste, o per concludere la GL 08 una cabinata usata per piccole manovre alla squadra rialzo dal 1946 al 1956.
Elettrico. A Udine è stato in servizio o è passato un po' tutto il parco FS. C'erano gli E 321, ci sono gli E 323. Arrivavano gli E 428 di tutte le serie - "Pirata" compreso - le E 444 - comprese le R - le E 424 - versione navetta compresa. Una volta giunse anche un E 326. Poi tutte quelle della serie 6 in tutte le versioni e cromie (E 626, E 636, E 645, E 646, E 656).
Oltre che tutte le varie serie delle Tigri ed in ultimo anche le E 402 sia A che B. Anche le E 412 hanno fatto fugaci apparizioni, per lo più di passaggio nel corso di trasferimenti per prove all'estero, anche dopo la loro assegnazione a Udine….
Elettromotrici. Ci sono state le ALe 880/790 "Ocarine", le ALe 801/940 "Fanta", ora circolano le ALe 540 e le ALe 803.
Elettrotreni. Sono una presenza tutto sommato insolita anche se negli anni '80 era regolare vedere gli ETR 220, a volte arrivavano gli ETR 250 "Arlecchino". Ultimamente ha fatto la sua comparsa l'ETR 500, l'ETR 460 ed anche il progenitore di tutti i Pendolini, l'ETR 401.
Automotrici. Qui si potevano vedere le ALn 56/556/772 e 773 queste ultime chiamate dai ferrovieri "Circo Togni" forse per via dei colori. Tra i vari servizi le ALn 772 effettuavano un rapido Trieste-Calalzo.
Ora circolano le ALn 668 serie 1200 ed ha fatto, di tanto in tanto, la sua cosparsa anche il binato Breda l'ALn 448/460, ex TEE.

L'ETR 460 a Udine il 12 luglio 1995 (foto R. Chiandussi)

Per terminare i Diesel. Nelle manovre c'erano i 208, ora ci sono i 214 e i 245, e per un breve periodo i D 141, per i treni ci sono i D 345 ma per un periodo erano presenti i D 341.
A questi mezzi bisogna aggiungere quelli della S.V., prima a vapore con le 270 poi i diesel DE 424 e ultimamente il DE 341.504.
Prima di chiudere il discorso mezzi di trazione voglio ricordare che negli anni ‘60 transitavano a Udine dei treni diesel austriaci che facevano servizio tra Wien e Venezia; erano le automotrici ÖBB 5345 - Blauer Bliz - prima, poi i locomotori 2043 con carrozze.
E a proposito di materiale straniero non bisogna dimenticarsi della "Nuova Bulfone"; questa ditta è raccordata alla ferrovia Pontebbana presso il posto movimento Vat. Il raccordo si trova alla testata nord (lato Tarvisio). Questa ditta è specializzata nell’importazione di materiale ferroviario estero e nella sua riparazione e/o revisione. Si possono vedere soprattutto macchine tedesche, ma ci sono state anche olandesi e belghe ed in un'occasione anche un'automotrice jugoslava.
Inoltre fino ai primi anni ‘60 era possibile trovare al deposito locomotive nostrano anche le E 626 ex F.S. in servizio in Jugoslavia. Arrivavano inattive ad Udine solo per le revisioni molto impegnative, poi anche gli jugoslavi si sono specializzati e le E 361 (questa era la loro immatricolazione presso le JŽ), non si sono più viste.
Il materiale trainato era ed è sempre molto variegato sia dal punto di vista dei rotabili che della nazionalità. Tentare perciò anche di fare un pallido elenco dei vari tipi è praticamente impossibile, ma voglio ricordare negli anni ’60 la carrozza tedesca con il plastico Wuppertal, che sostò anche a Udine il 5 settembre 1965.
Per quanto riguarda le amministrazioni si segnalano carri e carrozze di tutte le amministrazioni europee; da segnalare la carrozza letti russa in composizione al Gondoliere fino a pochi anni fa e per rimanere in tema sovietico pare che dopo l’ultimo conflitto mondiale ci fossero in circolazione anche dei carri di questa repubblica. Naturalmente durante questo conflitto hanno circolato le locomotive ed i carri dell’esercito americano (USATC), molti dei quali sono poi rimasti in servizio nelle FS.
Ecco anche questo lungo articolo è concluso. Molto probabilmente avrò dimenticato qualche dato, qualche fatto; invito perciò fin d'ora chi rilevi qualche omissione o anche errore a comunicarmelo o anzi meglio ancora a fare un articolo di aggiornamento su **il tender**.
Alla fine di questo lavoro voglio ringraziare il socio e amico Roberto Chiandussi per il prezioso contributo datomi durante le ricerche per questo articolo e per essersi prestato gentilmente (e pazientemente) alla rilettura critica del testo.

Denis Carlutti

Bibliografia

W. Schaumann — Die bahnen swishen Ortler und Isonzo 1914 - 1918
G. Cornolò/G. Villan — Binari nel passato
G. Roselli — Locomotive di preda bellica
P.M. Kalla Bishop — Italian state railways steam locomotive
I. Briano — Storia delle ferrovie in Italia Vol. I
L. Monutti — La morte che venne dal cielo
Natale Zaccuri — Il tram di Udin
A.A.V.V. — **il tender** - numeri vari

Sono nate Rail One e Rail Cargo East

Con il primo gennaio 2001 sarà operativa la nuova compagnia ferroviaria regionale Rail One. E' stata costituita dal geometra Demartis, già titolare del CTF, ditta che costruiva e gestiva raccordi industriali, e della New.Co, che ha in gestione alcuni raccordi industriali regionali e l'interporto di Cervignano. Si propone di gestire il traffico merci regionale e quello combinato, che secondo i politici locali stenta a decollare, offrendo servizi competivi collegando le industrie regionali con i porti dell'alto Adriatico e con il nord e l'est Europa. Un altro servizio su cui punta è quello dell'autostrada viaggiante (trasporto dei camion su carri ferroviari a piano ribassato) sulla Pontebbana.
Dispone di 7 locomotive (con altre 9 in arrivo) e di 240 carri e nel primo anno di attività conta di ottenere un fatturato di una decina di miliardi e di movimentare centomila carri.
E non trascura neppure il trasporto passeggeri locale, puntando a gestire la Udine-Cividale e, perché no, anche il trasporto metropolitano friulano in vista del suo passaggio alla Regione, che ritarda però a causa del fatto che il Friuli-Venezia Giulia è una regione autonoma.
Inoltre è stata costituita un'altra società per i trasporti ferroviari tra l'Italia e la Polonia, la Rail Cargo East. E' una compartecipazione tra Pol-Rail di Udine, Ferrovie dello Stato, Schenker Austria e Trade Trans Holding di Vienna. Si prevedono treni-blocco tra l'Italia e la Polonia e tra la Polonia e la Svezia. In seguito ci sarà un collegamento con i treni completi della Schenker che viaggiano giornalmente tra l'Ungheria ed i Balcani e la Turchia.

Claudio Canton

Pontebbana ultimo atto

Addio Pontebbana, W la Pontebbana

Il 6 dicembre 2000, alla presenza del ministro dei trasporti e della dirigenza delle ferrovie è stato inaugurato l'ultimo tratto della nuova Pontebbana. Il vecchio tracciato ormai in parte smantellato e in preda alle frane giace abbandonato tra vari progetti. Per noi appassionati, o almeno per me, scompare l'emblema della ferrovia in Friuli, la linea più importante, che attraversava una vallata con alcuni tratti veramente spettacolari.
Non ci sono andato molte volte dopo la chiusura della prima tratta in Canal del Ferro, mi mette un po' tristezza. Ho fotografato il primo treno sulla nuova tratta Carnia-Pontebba e poi l'ho percorsa. Assomiglia troppo ad una metropolitana. Il progresso, parole scontate, richiede un sacrificio. L'efficienza, in luogo della poesia, una potenzialità massima di oltre 200 treni-giorno, dai settanta precedenti.
Le E 626 e le Ocarine sono ormai nei ricordi, il futuro è delle E 412 policorrenti!
Le doppie di E 626 a Ponte di Muro, le E 646 dei primi servizi Romulus, le Ocarine del treno che partiva da Udine, le spinte in coda con la maglia sganciabile fino a Culmine, i treni bestiame con le E 645 sui viadotti dopo Chiusaforte, i nostri treni a vapore, scusate, per me erano tutt'altra cosa.
Ma anche la nuova linea con il viadotto Val Romana dopo la stazione di Tarvisio Boscoverde, o con il viadotto sull'Aupa, fornisce scorci esaltanti per noi appassionati.
Per noi nostalgici oltre alle immagini del passato, presto credo si aggiungeranno quelle del nuovo tracciato. Anzi sono una sfida specie per i fotografi, che ora potranno sbizzarrirsi a cercare nuovi scorci, nuove visioni.
Quindi auguri alla nuova Pontebbana di un luminoso futuro!
Ma bisogna che chi la gestisce si ricordi che i 200 treni al giorno di potenzialità, bisogna che qualcuno li usi!

Marco Miconi

Il 26 novembre la vecchia linea Pontebbana è andata definitivamente in pensione. Infatti, è stato chiuso l'ultimo tratto ancora in esercizio, il Valbruna-Confine. La chiusura è avvenuta alle ore 5.00 con il passaggio all'ex fermata di Valbruna dell'ultimo treno diretto a Udine, l'EN 237 che era partito per l'ultima volta da Tarvisio C.le alle 4.48; circa mezz'ora prima era transitato al Confine. L'ultimo treno a lasciare Tarvisio C.le alla volta dell'Austria è stato un merci. Così con questi 2 treni è terminata, dopo 121 anni, l'esistenza della linea, anche se la tratta Confine-Tarvisio è durata di più essendo stata costruita nel 1873.
Nelle ultime ore d'esercizio, dalla mezzanotte alle 5.00, sono transitati 3 treni passeggeri, 5 merci ed una tradotta per portare a Pontebba rotabili che, in caso contrario, sarebbero rimasti isolati a Tarvisio. Il famoso tender della 685.064, che era usato come serbatoio per la nafta, era già stato trasferito qualche giorno prima.
Con quest'ultima chiusura sono stati soppressi, oltre a circa 12 km di linea, i seguenti impianti e punti caratteristici: il raccordo tra la vecchia e la nuova linea a Valbruna (in esercizio per poco più di 11 mesi), l'ex fermata ed il PL di Valbruna, il Culmine, il PL e la stazione di Camporosso (la più alta della linea e dell'ex compartimento di Trieste), un PL privato presso Tarvisio (però già in disuso), e le stazioni di Tarvisio Città e Centrale.
Da notare che la stazione di Tarvisio Boscoverde è ritornata ad essere l'unica stazione di Tarvisio dopo oltre un secolo; qui, infatti, terminava la linea da Lubiana, via Fusine, che solo in seguito veniva collegata a Villach via Tarvisio C.le.
Non ci sono particolari curiosità da segnalare nell'ultimo giorno di servizio, solo 10 minuti di ritardo del Romulus per Roma ed un pianale belga della B Cargo di colore verde, nuovo di zecca e fabbricato in Romania (è uguale a quello prodotto dalla Lima in versione DB Cargo).
Ultima segnalazione il festino dei ferrovieri in servizio e che hanno prestato servizio alla stazione di Camporosso. Questo festino aveva una forte matrice nostalgica, venata da tristezza, come ci è stato confermato da più di un ferroviere. Nell'occasione molti ferrovieri hanno lamentato lo scarso interesse delle FS per il trasporto locale e merci e si sono rammaricati per il mancato mantenimento della vecchia Pontebbana quale linea turistica. A fine turno ci sono stati i saluti via giunto telefonico tra il personale delle stazioni.
Lo stesso giorno si è registrata anche l'apertura della nuova tratta Valbruna-Confine. Il primo treno ad arrivare (e poi a ripartire) alla nuova stazione di Tarvisio Boscoverde è stato l'EC 31 Romulus Wien-Roma con alla trazione la ÖBB 1044.018 del DL di Salzburg. La cosa è stata insolita, dato che di solito sono le locomotive del DL di Villach a trainare i treni, ma il fatto speciale, a parte quello di essere la locomotiva che trainava il primo treno in servizio commerciale a percorrere la nuova linea, è che essa presentava una vistosa livrea sponsorizzante l'Euro. La 1044, infatti, era di un bel blu con scritte e disegni in oro e con un marchietto Roco, che anticipa la sua riproduzione in scala da parte della nota casa. L'arrivo, con i tre fanali accesi e con ripetuti colpi di sirena, è stato molto apprezzato dai presenti. Una curiosità, a bordo c'erano 3 persone, invece del solito macchinista unico. E' stato anche curioso vedere i ferrovieri FS fotografare i treni ed anche quel manovratore con la bandiera in una mano e la

Il 1044.018 "Euro" (foto D. Carlutti)

macchina fotografica a tracolla. Bisogna dire che quella della ÖBB è stata un'iniziativa ben pensata; infatti, si pensava all'arrivo di un treno con bandiere e ghirlande, ma questa splendida 1044 ha ricordato, oltre all'avvento dell'Euro nel 2002, che la Pontebbana, prima di essere austriaca o italiana, è europea.
Erano presenti due troupe televisive: RAI 3 e ORF (tv austriaca). Gli operatori austriaci hanno letteralmente coccolato, come del resto gli appassionati l'Eurolok, come l'ho ribattezzata io.
Il convoglio, che è ripartito in ritardo, è stato preso in consegna da un E 656, trainato però da un D 345, poiché a causa dei lavori di allacciamento a Valbruna la linea aerea era disattivata. Questa è stata l'unica cosa originale da parte delle FS; almeno le macchine fossero state ben lustre, invece avevano i colori sbiaditi ed il D 345 fumava più di una vaporiera.
Il primo treno italiano, l'EC 30 Romulus Roma-Wien, è arrivato al traino di una E 652 grafittata, che non faceva bella figura accanto alla 1044 Euro. Quest'ultima è ripartita con questo treno.
L'edificio di Tarvisio Boscoverde di dimensioni notevoli (anche troppo) ed è caratterizzato da un'architettura molto particolare e ricercata, con un effetto originale. La parte più bella, secondo me, è quella lato binari; sono presenti un sottopasso ed una passerella sopraelevata coperta e vetrata, che assieme alle pensiline in acciaio e legno danno un'impronta vagamente austriaca. Originali i pali che sostengono le mensole della linea aerea che sono posti sulle pensiline. I binari sono 8 (5 per i passeggeri) ed i numeri 3 e 4 sono quelli di corretto tracciato.
Per concludere, segnalo che ad assistere all'arrivo del primo treno c'erano più di un centinaio di persone, tra curiosi ed appassionati (uno di questi proveniva da Hannover).

Denis Carlutti

Il 6 dicembre, le autorità e gli invitati all'inaugurazione della Valbruna-Tarvisio sono giunti a Boscoverde a bordo di un ETR 500P, mentre gli austriaci avevano inviato una Taurus.
La nuova tratta è stata aperta a doppio binario fino a Tarvisio, mentre il tratto da qui al confine è ancora a binario unico per permettere il completamento dei lavori di allacciamento con la linea austriaca.
Vediamo brevemente le principali opere della tratta: si parte dalla stazione di Ugovizza-Valbruna, punto più alto della nuova linea, e ci si immette nella galleria Camporosso di 6.905 m; all'uscita si attraversa il viadotto Slizza 1 di 150 m per immettersi subito nella galleria Tarvisio di 1045 m; allo sbocco si entra subito nella stazione di Tarvisio Boscoverde; da qui si prosegue attraversando il viadotto Val Romana di 300 m per immettersi nella galleria Leila di 3.030 m; si attraversa quindi il viadotto Slizza 2 di 440 m e si giunge così al confine.

Claudio Canton

Trieste Centrale Sì, Trieste Centrale No

Dal punto di vista ferroviario, la città di Trieste ha sempre lamentato una sua certa marginalità nell'ambito dei collegamenti, tanto interni che internazionali.
Per i primi, con l'orario estivo 2000 ci sono state alcune importanti novità che hanno portato ben due Eurostar al giorno (con Milano e Roma rispettivamente) ad attestarsi ai paraurti di una stazione che ricorda solo nel suo aspetto esteriore i fasti ferroviari del passato: infatti, dei collegamenti internazionali che avevano Trieste come capolinea non è rimasto praticamente nulla e l'orario estivo 2000 ha "sforbiciato" ancora di più i pochi treni verso l'estero rimasti, con la soppressione del Simplon Express (Ginevra-Trieste-Zagabria-Vincovci) e la sostituzione con autobus dell'IC Kras (Trieste-Lubiana) nel tratto italiano tra le rive e la stazione di confine di Villa Opicina.
Come tale, oggi rimangono in circolazione solo l'espresso Drava (per Budapest, con carrozze per Zagabria/Belgrado, diurno) ed il Venezia Express (per Budapest/Bucarest, con carrozze per Belgrado e Cluj, notturno). Verso Austria e Germania (Vienna e Monaco), le carrozze dirette, una volta in composizione ai treni per Udine, sono completamente sparite, nonostante (è indubbio) che il traffico non manchi nemmeno ora (Trieste è città turistica e commerciale).
Dopo questa premessa, sono andato a vedere perché il treno è poco competitivo verso est, rispetto ad altri mezzi di trasporto.
Nelle considerazioni che seguono ho volutamente tralasciato l'handicap rappresentato dall'andamento sinuoso della linea verso Lubiana in territorio sloveno (Ferrovia Meridionale o Südbahn), necessario per prendere o perdere quota lungo i contrafforti del Carso e che fa necessariamente aumentare il percorso ed i tempi di viaggio, dilatandoli del doppio rispetto al viaggio in autobus o in auto: non una dimenticanza, quindi, perché il tragitto Trieste-Lubiana è inserito nel cosiddetto Corridoio n. 5 previsto dalla Comunità europea, che prevede la costruzione di una linea tutta nuova, secondo un profilo più favorevole dell'attuale proprio per far sì che dal mare alla città della Sava si arrivi in meno di un'ora. Sottolineo che le discussioni sui progetti sono ancora lontane da una conclusione che soddisfi entrambe le pari: gli italiani vorrebbero la cosiddetta linea bassa, meno costosa e che salvaguarda il porto di Trieste; gli sloveni, ovviamente, optano per una soluzione a quota più elevata e che si avvicini al porto di Capodistria.
Orario estivo 2000 alla mano, sono quindi andato ad immaginare dove si può intervenire (senza aspettare la realizzazione della nuova linea) per razionalizzare i tempi di viaggio e le percorrenze.
Tanto l'espresso Drava che il Venezia Express, nel tratto Monfalcone-Sezana, impiegano 2 ore e 15 minuti di viaggio per coprire una distanza di 64 km effettivamente percorsi, contro i 37 km. reali della distanza fra le due stazioni estreme oggetto di questa mia considerazione.
Infatti, i due convogli provenienti da Venezia (ma lo stesso vale in senso opposto), partiti da Monfalcone raggiungono Trieste C.le, dove tra le operazioni di cambio trazione ed inversione del senso di marcia, si perdono 20/25 minuti; quindi i due treni ripartono ripercorrendo parte del tragitto già fatto verso Trieste, fino al bivio di Aurisina per poi piegare lungo il Carso fino alla stazione di Villa O-

picina; qui, nuovo cambio di trazione (nonostante che l'alimentazione della linea elettrica sia sempre a 3 kV cc), cambio personale di scorta, controllo doganale e presa in carico dei convogli dalle Ferrovie Slovene, il tutto per altri 20/30 minuti di sosta; i treni ripartono poi sotto la giurisdizione delle SŽ per fare una nuova fermata a Sezana, con ulteriori perditempo.
Sommato il tutto, si sono percorsi tra Monfalcone e Sezana 64 km. in 2 ore e 15 minuti di viaggio con delle perdite di tempo veramente assurde e due cambi di trazione.
Ebbene, considerato che i flussi di traffico su questi treni sono per la maggior parte sulle direttrici Venezia/Mestre-Trieste e Venezia-estero, mentre è molto ridotto (a causa dei servizi automobilistici paralleli) il flusso di viaggiatori Trieste-estero, la mia idea è quella di fare proseguire questi due treni da Monfalcone direttamente verso Villa Opicina, senza però penalizzare Trieste, che sarebbe servita da carrozze dirette da Venezia da posizionare in testa ai due convogli e che da Monfalcone proseguirebbero (una volta staccate dal treno principale) verso Trieste C.le con la locomotiva titolare del treno (di solito, una E 656 del deposito di Mestre); il resto del convoglio potrebbe invece proseguire verso Villa Opicina con una nuova locomotiva che preventivamente stazionava a Monfalcone (già ora questo si verifica normalmente per le esigenze connesse al raccordo per Porto Rosega: si tratta in genere di E 636 del deposito di Trieste o E 652 del deposito di Udine).
Tali manovre (che potrebbero comportare una sosta a Monfalcone del convoglio principale di massimo 20/25 minuti, mentre la sezione per Trieste partirebbe dopo pochi minuti dall'arrivo, cioè il tempo di sganciare le carrozze e chiudere l'intercomunicante) potrebbero essere effettuate con facilità nella stazione di Monfalcone che è dotata di tre binari muniti di marciapiede (in questo caso, il Drava ed il Venezia Express dovrebbe attestarsi proprio al binario tre).
Per coloro che da Trieste sono diretti verso la Slovenia, si tratterebbe di istituire un servizio autobus (come già avviene oggi per l'IC Kras) che in 20 minuti permetterebbe di collegare la stazione centrale con quella di Villa Opicina, che potrebbe essere rinominata Villa Opicina-Trieste Altopiano.
La sosta a Villa Opicina dei due treni potrebbe essere ridotta a 15 minuti, il servizio di controllo doganale italiano essere svolto tra Monfalcone e Villa Opicina e quello sloveno fra Villa Opicina e Sezana.
Alla fine, il tempo di percorrenza sui 37 km. effettivi potrebbe ridursi ad 1 ora e 10 minuti al massimo, con notevole vantaggio per l'intera percorrenza del convoglio che deve andare a Zagabria ed oltre (in sostanza, fra Monfalcone e Sezana si risparmierebbe 1 ora e 5 minuti).
In senso inverso, dovrebbe essere istituita una sezione Trieste-Venezia (ritengo che tre carrozze siano più che sufficienti) che, con la locomotiva titolare del convoglio fino a Venezia, vengano posizionate in testa al treno che era già giunto a Monfalcone dalla Slovenia ed in attesa sul binario tre.
La mia idea non ha assolutamente l'intento di tagliare ulteriormente la stazione di Trieste dai collegamenti internazionali, ma solo di salvare il salvabile, alla luce degli attuali flussi di traffico; ricordo, infatti, che secondo l'attuale sistema di percorrenza dei treni (che arrivano fino a Trieste C.le), sono già "saltati" il Simplon Express e l'IC Kras.
Infatti, è solo migliorando i tempi di percorrenza che si rende il treno concorrenziale alla vettura privata o all'autobus e così facendo si potrebbero aumentare i viaggiatori, attirati dai mezzi pubblici anche per effetto del crescente costo del carburante (un discorso a parte meriterebbe invece il comfort di viaggio delle carrozze).
Ritengo che la proposta di cui sopra sia facilmente attuabile perché tutte le decisioni importanti devono essere prese in ambito FS; l'ipotesi di saltare il cambio trazione a Villa Opicina e fare proseguire le locomotive SŽ fino a Trieste C.le (oppure Monfalcone, evitando magari di scendere fino sulle rive) sia tecnicamente e sindacalmente parlando di più lunga e difficile attuazione.
Con questo mia articolo, vorrei aprire un dibattito tra i lettori de **il tender** che avranno sicuramente le loro idee in merito a quanto sopra esposto e il desiderio di rispondere a questa mia "provocazione" costruttiva sui prossimi numeri di questa pubblicazione.
Di seguito, è riportata una tabella che esemplifica gli orari attuali ed ipotizzati quantomeno dell'espresso Drava.

Alessandro Fanutti

		Exp Drava	Carr. per TS (1)	Exp Drava (2)	Bus (3)	VE Exp
Monfalcone	a	9,45				22,55
	p	9,46	9,52	10,05		22,56
Trieste C.le	a	10,09	10,15		- - - -	23,20
	p	10,35	- - - -		10,05	23,39
Villa Opicina	a	11,07		10,25	10,25	0,10
	p	11,35		10,40		0,30
Sezana	p	12,00		10,55		1,10

Nota: la colonna (1) riguarda la sezione diretta Venezia-Trieste; le carrozze arrivano con l'exp Drava a Monfalcone alle ore 9,45, ripartono alle ore 9,52 (dopo essere state staccate dal convoglio principale con in testa la locomotiva titolare del treno) per essere a Trieste C.le alle ore 10,15; la colonna (2) riguarda la sezione dell'exp Drava diretta all'estero. Il treno, dopo che gli sono state staccate le carrozze Venezia-Trieste, prosegue direttamente verso il confine (saltando Trieste C.le – la città di Trieste verrebbe servita dalla stazione di Villa Opicina-Trieste Altopiano). Da Sezana il treno riparte alle ore 10,55, contro le ore 12,00 dell'orario in vigore: un risparmio di 1 ora e 5 minuti.
La colonna (3) riguarda il bus che permette ai viaggiatori in partenza dalle rive diretti all'estero di raggiungere Villa Opicina da Trieste Centrale.
Analoghe ipotesi, con orari diversi, possono valere per il Venezia Express.

Fiumi, treni e uomini

L'alluvione che ha colpito ad ottobre 2000 la parte occidentale dell'Italia settentrionale ha avuto notevoli ripercussioni sull'esercizio ferroviario di diverse tratte che sono state sommerse o spazzate via dalle acque.
Ma anche più a est ci sono state situazioni di emergenza, in particolare lungo il fiume Po, in una località prima poco conosciuta ma allora balzata improvvisamente agli onori della cronaca, Pontelagoscuro, situata in prossimità del ponte ferroviario della linea Padova-Bologna che attraversa il grande fiume.
Questo ponte, infatti, composto di 6 travate metalliche che sorreggono l'unico binario che in questa zona scorre tra Occhiobello e Pontelagoscuro, si trova incassato per circa 2 metri negli argini del Po e la crescente piena del fiume, le cui acque erano destinate a lambire i binari, avrebbe trovato un tappo costituito dalla moltitudine di masserizie, legname e fanghiglia fermate nel loro defluire proprio dalla struttura del ponte ferroviario, creando il pericolo di una tracimazione laterale delle acque.
Rispetto alla prima ipotesi di far saltare da parte dell'Esercito due pile del ponte per liberare una luce di transito al fiume (rendendo impercorribile la linea Padova-Bologna per chissà quanti mesi, visto che il nuovo ponte non sarà pronto se non alla fine del 2001), la Divisione Infrastruttura di FS ha invece optato per il sollevamento di due travate della struttura.
Fatti convergere sul posto più di 60 tecnici specializzati delle Squadre Ponti Compartimentali di Bologna, Venezia, Firenze ed Ancona, dopo aver interrotto la circolazione ferroviaria alle ore 17,30 del 19 ottobre (per ultimo è transitato un IR Venezia-Bologna), si è iniziata una ciclopica operazione di sollevamento a mezzo martinetti di due travate, da 230 t di peso e 74 m di lunghezza l'una, dopo aver sezionato binari, collegamenti telefonici ed elettrici. Al termine di queste operazioni, le due travate erano state sollevate di 80 cm. consentendo alla piena, che nel frattempo era arrivata a Pontelagoscuro, di defluire agevolmente verso l'Adriatico, salvando da una sicura inondazione il Polesine.
Passata la paura, le due travate sono state riallineate al resto del ponte ed alle ore 18,40 del 20 ottobre l'IR Bologna-Venezia ha potuto nuovamente transitare sulla struttura dopo circa 24 ore di interruzione: la professionalità di tutte le maestranze che hanno lavorato in condizioni precarie, di notte e con la pioggia battente, ma con la massima precisione, ha potuto salvare il ponte e ha fatto sì che l'uomo, almeno in questa occasione, potesse vincere le forze della natura.

Alessandro Fanutti

Fine corsa per lo Sky Express

E' scomparso con l'orario invernale FS 2000/01 un altro storico treno internazionale: si tratta dello Sky Express che collegava al sabato Bruxelles con San Candido, a servizio del turismo sciistico che sceglieva le innevate piste della Val Pusteria come meta delle vacanze invernali.
Lo Sky Express, istituito nel 1979 e composto da soli vagoni letto, vagoni cuccette e bagagliaio per gli sci delle ferrovie belghe, è stato innumerevoli volte fotografato dagli appassionati che lo ritraevano quasi sempre al traino di una doppia di D 345 del deposito di Fortezza, con annesso carro riscaldatore, doppia che era necessaria per superare le pendenze che si trovano lungo la linea della Val Pusteria a partire da Brunico fino al culmine di Dobbiaco.
Lo Sky Express, così mestamente scomparso dall'orario FS dopo 20 anni di servizio, aveva a sua volta rimpiazzato nel 1979 l'Alpensee Express, da Dortmund a San Candido, treno delle DB che a partire dagli anni '60 era stato istituito a seguito dello sviluppo del comprensorio sciistico di Plan de Corones, sopra Brunico; l'Alpensee Express, fino al gennaio del 1977, era regolarmente trainato da una doppia di 741, ovvero dalle macchine a vapore che hanno fatto la storia della linea Fortezza-San Candido.
Probabilmente, i treni per sciatori dall'estero continueranno lo stesso ad arrivare in Val Pusteria, ma si tratterà di convogli straordinari di agenzia che circolano solo su richiesta, mentre la "pattuglia" dei treni internazionali regolari sull'orario FS va assottigliandosi sempre di più.

Alessandro Fanutti

Letti di lusso

Foto FS-Trenitalia

Continua il rinnovamento dell'offerta notturna da parte delle FS: dopo l'istituzione degli ICN (Intercity Notte, anche con servizio ristorante su alcune tratte) e l'introduzione delle rinnovate carrozze cuccette Comfort, è ora la volta dei nuovi vagoni letto Excelsior.
Costruite in 20 esemplari per effettuare servizi su rotaia paragonabili a quelli degli hotel di lusso, le nuove carrozze sono dotate di 7 scompartimenti da 3 letti ciascuna, più una suite con letto matrimoniale.
La carrozza è dotata di un sistema di videosorveglianza del corridoio e dei vestiboli, con telecamere a circuito chiuso e controllo della chiusura delle porte di accesso, di tabelle elettroniche con il percorso del treno ed impianto di potabilizzazione dell'acqua.
Nella reception, è presente un angolo bar con macchina per il caffè espresso, forni a microonde e frigoriferi; ogni scompartimento dispone di toilette a circuito chiuso, lavandino e doccia, mentre nella suite matrimoniale c'è addirittura un videolettore Vhs con teleschemo.
Le carrozze letti Excelsior, che riprendono esteriormente la nuova livrea FS dei treni notte, sono in servizio dal 1° dicembre 2000 sull'EN Palatino, Roma-Parigi e sull'EN Stendhal, Milano-Parigi: come dire, un viaggio da sogno verso la città dei sogni.

Alessandro Fanutti

Notizie Flash

Aggiungiamo alcuni dati per completare due notizie flash pubblicate sul numero scorso.

La locomotiva acquistata dalla ditta Ventura di Paola (CS) è una diesel elettrica con rodiggio Co'Co' (6 assi) di fabbricazione rumena "Electro Putere Craiova" del 1966. La macchina, classe FT 43 numerata 060-DA-375, ha una potenza di 2100 CV ed una velocità max di 100 Km/h. E' arrivata a Tarvisio alla fine dello scorso settembre proveniente dalla città tedesca di Hattingen dove è stata revisionata e riverniciata per conto della WestdeutscherBahn und Baudarf. Dopo aver sostato diversi giorni sul piazzale del D.L. di Udine per le verifiche ed i controlli di rito è partita per Cosenza alla fine ottobre, ma il viaggio si è subito interrotto per motivi tecnici e a tutt'oggi è ancora a Udine. Enrico Ceron

Riguardo la carrozza Gran Confort con la marcatura SATTI sono state richieste informazioni alla stessa SATTI, ma anche loro sono all'oscuro della cosa, non possedendo alcuna carrozza del genere, neppure in affitto dalle FS. La spiegazione più logica è che probabilmente la marcatura SATTI sia stata applicata su alcune carrozze in occasione delle riprese di un film e che non sia stata ancora tolta, anche se le vetture sono rientrate in regolare servizio.
Roberto Vassilich

L'8 ottobre il Romulus diretto a Vienna aveva in composizione, al posto delle carrozze Z, due carrozze ÖBB verdi con filetti oro con la scritta Majestic Imperator. Denis Carlutti

Nello scalo Serfer, ex CTF, di Udine è avvenuto uno scambio di locomotive. Al posto della 3 assi belga è giunta una Deutz: la Serfer N° 3 con marcatura privata T 3570.
Denis Carlutti

Il 26 ottobre è stato inaugurato lo scalo intermodale di Pordenone Villanova. Era già stato realizzato da molti anni. Dispone di 5 binari e sostituirà il vecchio scalo della stazione. Quest'ultimo sarà ceduto al comune, che in cambio ha messo a disposizione i terreni per la costruzione di quello nuovo. Nel vecchio scalo verranno realizzati parcheggi per le auto e per gli autobus. Il sindaco di Pordenone ha dichiarato che grazie allo spostamento dello scalo non transiteranno più per il centro cittadino 25.000 camion all'anno (!?). Claudio Canton

Durante un recente viaggio, effettuato da alcuni soci della SAT sulla Treviso-Portogruaro per testare la situazione su questa linea recentemente riaperta al servizio viaggiatori oltre che merci (caso eccezionale in Italia), si è potuto osservare un buon afflusso di passeggeri pur essendo un pomeriggio di una giornata festiva. Inoltre il personale ha confermato che durante la settimana i treni sono molto affollati, specialmente quello del mattino che poi prosegue su Vicenza. Su un'offerta di 280 posti, i viaggiatori sono oltre 200. E poi si dice la gente non usa il treno! Probabilmente queste persone hanno scoperto che il treno è molto più veloce e comodo delle corriere che seguono lo stesso percorso. Su questa linea sono in servizio le storiche elettromotrici ALe 601, che, dopo aver conosciuto i fasti dei rapidi, svolgono ora un modesto servizio locale in attesa della loro trasformazione in ALe 841, e le nuovissime E 464 (vedi notizia seguente).
Claudio Canton

Nel mese di novembre sono arrivate al D.L. di Treviso le prime 3 locomotive per servizi vicinali E 464 (le numero 041, 042, 043), che accoppiate con due vetture ed una semipilota a piano ribassato hanno cominciato in breve a svolgere servizio regolare su Vicenza e su Portogruaro, stante anche la cronica mancanza di materiali. Assegnate alla Divisione servizi Metropolitani, sono condotte dal P.d.M. di Mestre e di Treviso. Le consegne continueranno al ritmo di una unità al mese. Gianni Viel

Durante la notte del 5 novembre un cavo della linea aerea tra Casarsa e Codroipo si è tranciato ed ha colpito una carrozza del Roma-Vienna mandando in frantumi un finestrino. Può succedere, ma una delle spiegazioni del fatto che le FS hanno fornito alla stampa è quanto mai fantasiosa; infatti, oltre alla possibilità che il cavo si sia impigliato nel pantografo della locomotiva, è stato detto che esso potrebbe essere stato danneggiato da una faina, che arrampicandosi sui pali avrebbe causato un corto circuito. Quando mai si vista una faina così grande da mettere a massa la catenaria? Claudio Canton

Con le recenti piene del Tagliamento si è riproposto il problema del ponte ferroviario di Latisana. Esso è più basso di 2 metri rispetto agli argini ed in caso di piene consistenti può costituire una diga per il deflusso delle acque. Durante le ultime piene è rimasto chiuso alcune ore per permettere la posa sugli argini di sacchetti di sabbia. In conseguenza di ciò ne è stato chiesto per l'ennesima volta l'innalzamento e pare che si stia già predisponendo il progetto.
Claudio Canton

L'EC Romulus Vienna-Roma, in sosta nella stazione di Padova il 27 novembre, aveva in composizione una carrozza Z di 1ª classe delle FS (residenza Roma) che presentava come data di scadenza della verniciatura il 30.02.2000 (sic!). Per quanto si sia già nel 2000 mi sembra che il calendario non abbia seguito l'inflazione e non abbia aggiunto altri giorni al mese di febbraio!
Michele Orlandi

Si sono svolte anche sulla linea Venezia-Udine le prove per l'abilitazione del personale ai materiali con carrozza semipilota atta ai 200 km/h, con locomotiva E 402A in spinta, in vista dell'inizio del servizio regolare sulla Milano-Venezia, che è già cominciato.
Gianni Viel

Anche le locomotive da manovra pesante D 145 vengono riparate dalla ditta Bulfone. Il 30 novembre è uscito dalle officine il 1022.
Lorenzo Pantani

Sabato 2 dicembre era presente nel D.L. di Udine la E 412.013, caratterizzata dall'avere sui fianchi il logo SBB CARGO e la scritta "Partners for your goods". Gianni Viel

Continuano le oggettive difficoltà di utilizzazione delle locomotive E 412 in testa ai treni merci. Forse verranno trasferite alla Divisione Passeggeri dalla Divisione Cargo alla quale appartengono, secondo le voci che circolano al DL di Verona. G. Viel

Veicoli "pellicolati" contro i vandali? Nessun problema, si incide e si strappa la pellicola, poi si ricomincia con i graffiti. Un esempio: l'automotrice ALn 668.1202 del D.L. di Treviso in servizio sulla Pedemontana.
Claudio Canton

E' in corso la sostituzione del binario sulla tratta Remanzacco-Udine della FUC. Le nuove rotaie poggiano ora su traversine in cemento.
Claudio Canton

Sul sito fs-on-line è possibile consultare l'orario ferroviario. Si digitano le stazioni di partenza e di arrivo e con un clic si hanno gli orari dei treni su quel tragitto. Chiedendo Tarvisio viene risposto che l'indicazione della località è vaga e perciò di scegliere tra 3 possibilità: Città, Centrale e Uebergang (Boscoverde non esiste ancora!). La stazione di Tarvisio Uebergang non si sa dove sia; infatti, richiedendo un treno per quella località, il computer non è in grado di trovare nessuna soluzione! Un'altra particolarità: la Treviso-Portogruaro non è ancora conosciuta dal sito!
Claudio Canton

Si riparla di piste ciclabili sul percorso della vecchia Pontebbana. Si vorrebbe predisporre in breve il tragitto Coccau-Valbruna, però è già stato detto che bisogna creare una variante alla galleria di Coccau, perché essa può essere pericolosa per i ciclisti. Ma allora per il tratto Valbruna-Carnia come penserebbero di fare, essendo esso provvisto di molte gallerie? Claudio Canton

Il 23 dicembre 2 motrici del tram di Opicina, la 402 e la 407, si sono scontrate frontalmente a causa di una mancata precedenza nei pressi della fermata di Conconello. Si sono registrati 18 feriti ed il caso ha voluto che il manovratore di uno dei due tram fosse lo stesso coinvolto nello scontro con un autobus straniero avvenuto alcuni anni fa. Una motrice è rientrata da sola in deposito, mentre l'altra ha dovuto essere trainata. Questo incidente potrà creare dei problemi nella gestione dell'esercizio della tranvia, infatti, ora le motrici atte sono rimaste 3, proprio il numero necessario al servizio; se una si dovesse guastare si dovrebbero ridurre le corse. Claudio Canton

Sono stati stanziati vari miliardi per rifare il "look" delle stazioni di Udine, Pordenone, Gorizia, Monfalcone e Trieste. Si prevedono spazi commerciali in tutte le stazioni e a Udine e Pordenone il rifacimento delle biglietterie. Inoltre è stata prevista l'eliminazione di vari passaggi a livello, con la costruzione di sottopassi, nelle province di Udine, Pordenone e Gorizia. Infine saranno stanziati 2.500 miliardi per potenziare le ferrovie regionali. In particolare si prevedono il potenziamento della Venezia-Trieste ed il quadruplicamento della Ronchi Sud-Trieste. E' anche prevista la costruzione di una nuova stazione intermodale (treno-autobus-aereo) presso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.
Claudio Canton

E' stata proposta una pista ciclabile tra Villa Santina ed Ovaro. Naturalmente dovrà passare sui tratti ancora esistenti del tracciato della ferrovia Villa Santina-Comeglians, chiusa nel 1935. Claudio Canton

E' arrivato in prova a Saluzzo un Köf della Serfer per trainare i mezzi da riparare dalla stazione alla Milanesio di Moretta. Alberto Isoardi

Dal gennaio 2001 la divisione Cargo vuole far rientrare tutte le locomotive E 652 date in "service" alle Divisioni Trasporto Metropolitano e Passeggeri. Stante la cronica mancanza di macchine, si arriverà a sopprimere treni passeggeri perché non ci saranno locomotive per trainarli? Cosa si dirà alla "clientela"? Gianni Viel

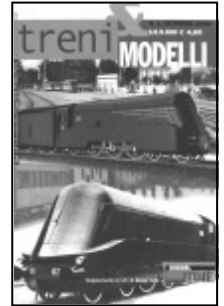
Mercatino

Cerco vomeri spartineve Roco (di D 345 o E 636) per elaborazione - versione intera, senza feritoia per il gancio. Roberto Zanelli, tel. 0432905209

Cedo locomotiva E 444.046 della Lima, carro Ltm - cassa in legno rosso vagone - della Kleinmodellbahn e carro F della Safer (o scambio). Alberto Isoardi, tel. 017543483 o 03398592678

Recensioni

A cura di Denis Carlutti

Model Time Speciale modellismo

In Ottobre è uscito in edicola un numero speciale della rivista Model Time dell'editore Arbertelli dedicato al fermodellismo.
Model Time è dedicata al modellismo statico in genere, ma nell'editoriale si annuncia un interesse per creare una testata che si occupi solo di quello ferroviario, qualora si riscontrasse una risposta positiva a questo numero pilota.
Lo speciale di 54 pagine è ricco di foto e disegni. Tratta di ferrovie reali e di modellismo.
S'inizia con una rubrica di recensioni di libri ferroviari, tutti disponibili da Albertelli, ovviamente. Si prosegue con un mega-articolo di 26 pagine dedicate alle locomotive a vapore carenate: se ne tratta la storia, la tecnica, il design ed il lato modellistico. La trattazione comprende per lo più macchine statunitensi, ma non mancano quelle europee; le degne rappresentanti per l'Italia sono le 691 e le 683.
Segue un articolo sui carri trasporto collettame delle FS.
Per il modellismo s'inizia con la costruzione di un carro chiuso delle FNM, per concludere con il modello in scala 1/20 di un locomotore della Ferrovia Centrale Umbra. In tutti gli articoli c'è un confronto diretto tra il reale e la riproduzione modellistica.
In conclusione una partenza interessante, unico neo il prezzo, 9.000 lire, alto per 54 pagine; questa non deve essere considerata una stroncatura, ma una dozzina di pagine in più non sarebbero male!
Se sono rose fioriranno!

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 19 – Anno 5 (N° 4 / 2000)
Allegato al Supplemento N° 3 al N° 6 - Novembre 2000 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio